AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE

2007. június 27.*

A T-182/06. sz. ügyben,

a **Holland Királyság** (képviselik: H. Sevenster és M. de Grave, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: M. Patakia, A. Alcover San Pedro és H. van Vliet, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

a Holland Királyság által az [EK] 95. cikk [...] (5) bekezdése alapján bejelentett, dízelüzemű gépjárművek részecskekibocsátásának [helyesen: porkibocsátásának] határértékeit meghatározó nemzeti rendelkezésekről szóló, 2006. május 3-i 2006/372/EK bizottsági határozat (az értesítés a C(2006) 1791. számú dokumentummal történt) (HL L 142., 16. o.) megsemmisítése iránti kérelem tárgyában,

* Az eljárás nyelve: holland.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA
(negyedik tanács)

tagjai: H. Legal elnök, I. Wiszniewska-Białecka és E. Moavero Milanesi bírák,

hivatalvezető: J. Palacio González főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. március 29-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

Jogi háttér

1 Az EK 95. cikk (4)–(6) bekezdése ekként rendelkezik:

„(4) Ha azt követően, hogy a Tanács vagy a Bizottság harmonizációs intézkedést fogadott el, egy tagállam a 30. cikkben említett lényeges követelmények alapján vagy a környezet, illetve a munkakörnyezet védelmével kapcsolatosan szükségesnek tartja nemzeti rendelkezések fenntartását, ezekről a rendelkezésekről és a fenntartásuk indokairól értesíti a Bizottságot.

(5) Ezenfelül, a (4) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy harmonizációs intézkedésnek a Tanács vagy Bizottság által történő elfogadását követően valamely tagállam új tudományos bizonyítékon alapuló, a környezet vagy a munkakörnyezet védelmével kapcsolatos nemzeti rendelkezések bevezetését tartja szükségesnek az adott tagállamra jellemző olyan probléma miatt, amely a harmonizációs intézkedés elfogadása után merült fel, ezekről az előirányzott rendelkezésekről és bevezetésük indokairól értesíti a Bizottságot.

(6) A Bizottság a (4) és (5) bekezdésben említett értesítésektől számított hat hónapon belül a vonatkozó nemzeti rendelkezéseket jóváhagyja vagy elutasítja, miután ellenőrizte, hogy az érintett rendelkezések nem képezik-e a tagállamok közötti önkényes megkülönböztetés eszközét vagy a kereskedelem rejtett korlátozását, valamint hogy nem jelentenek-e akadályt a belső piac működésében.

Amennyiben a Bizottság e határidőn belül nem hoz határozatot, a (4) és (5) bekezdésben említett nemzeti rendelkezéseket jóváhagyottnak kell tekinteni.

Ha az ügy összetettsége indokolja, és az emberi egészséget fenyegető veszély nem áll fenn, a Bizottság értesítheti az érintett tagállamot arról, hogy az ebben a bekezdésben említett határidő legfeljebb további hat hónappal meghosszabbítható."

2 A környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi irányelv (HL L 296., 55. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 3. kötet, 95. o.) 7. cikkének (3) bekezdésében akként rendelkezik, hogy a tagállamok cselekvési tervet dolgoznak ki, amelyben ismertetik a rövid távon meghozandó intézkedéseket azokon a területeken, ahol fennáll a környezeti levegőben lévő szennyező anyagok koncentrációja határértéke és/vagy a riasztási küszöbértéke túllépésének veszélye, a veszély, valamint az ilyen esemény időtartamának csökkentése érdekében [helyesen: a tagállamok cselekvési tervet dolgoznak ki, amelyben megjelölik a határérték és/vagy a riasztási küszöbérték túllépésének veszélye esetén annak érdekében teendő rövid távú intézkedéseket, hogy a túllépés veszélyét csökkentsék és időtartamát korlátozzák]. Az egyes esetektől függően az ilyen tervek előírhatnak intézkedéseket az olyan tevékenységek – ide tartozik a gépjárműforgalom is – szabályozására, és amennyiben szükséges, felfüggesztésére, amelyek hozzájárulnak a határértékek túllépéséhez."

3 A 96/62 irányelv 11. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a tűréshatár megnövelt határértékét túllépő szintek előfordulásáról minden egyes év végétől számított kilenc hónapon belül.

4 A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/69/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv (HL L 350., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 23. kötet, 126. o.) 1998. december 28-án, az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lépett hatályba.

5 Ez a jogszabály egyrészt a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv (HL L 42., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 1. kötet, 44. o.) II. mellékletének A. részében meghatározott M kategóriába (személygépkocsi) tartozó dízelüzemű gépjárművek esetében – azon gépjárművek kivételével, amelyeknek a legnagyobb tömege meghaladja a 2500 kg-t – másrészt az N_1 kategória I. osztályába (1305 kg legnagyobb megengedett tömegű haszongépjárművek) tartozó gépjárművek esetében a porkoncentráció határértékét 25 mg/km-ben határozza meg.

6 A 98/69 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint:

„[...] gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés tekintetében a tagállamok nem:

– tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyást a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján, vagy

– tagadhatják meg a nemzeti típusjóváhagyást, vagy

– tilthatják meg járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a 70/156/EGK irányelv 7. cikke alapján,

ha a járművek kielégítik az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeit."

7 A környezeti levegőben lévő kén-dioxidra, nitrogén-dioxidra és nitrogén-oxidokra, valamint porra és ólomra vonatkozó határértékekről szóló, 1999. április 22-i 1999/30/EK tanácsi irányelv (HL L 163., 41. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 4. kötet, 164. o.) a 96/62 irányelvvel kapcsolatban meghatározza többek között a környezeti levegő „PM_{10}" porkoncentrációja esetében alkalmazandó és 2005. január 1-től jogilag kötelező határértékeket.

8 Az 1999/30 irányelv a következőképpen határozza meg a PM_{10} típusú port:

„11) »PM_{10}« az a pormennyiség, amely 50%-os leválasztási hatásfokkal átmegy egy méret-szelektív bemenőnyíláson 10 μm aerodinamikai átmérő esetén";

9 A 1999/30 irányelv 5. cikke előírja, hogy a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a környezeti levegő porkoncentrációja ne haladja meg a III. melléklet I. szakaszában megállapított határértékeket.

10 Ezenkívül, jóllehet jelenleg nem hatályos rendelkezésekről van szó, kijelenthető, hogy 2005. december 21-én a Bizottság elfogadta az úgynevezett „Euro 5" rendeletre irányuló javaslatot, amely 5 mg/km-re csökkenti az egyrészt az M kategóriába (személygépkocsi), másrészt az N_1 kategória I. osztályába (1305 kg legnagyobb megengedett tömegű haszongépjárművek) tartozó gépjárművek esetében a dízelüzemű gépjárművek által kibocsátott por kibocsátásának közösségi határértékét.

11 Amennyiben a javaslat jelenlegi változatát fogadják el, az új közösségi határérték 2009. szeptember végén lép hatályba e két kategória új gépjárműtípusai esetében, illetve 2011. január végén valamennyi érintett új gépjármű esetében.

A jogvita előzményei

12 A 2005. november 2-án kelt levélben a Holland Királyság értesítette a Bizottságot az EK 95. cikk (5) bekezdése alapján, hogy olyan rendeletet kíván elfogadni, amelynek célja, hogy a 98/69 irányelv rendelkezéseitől eltérve 2007. január 1-jétől 5 mg/km-ben határozza meg a porkibocsátás határértékét az M_1 kategóriába és az N_1 kategória I. osztályába tartozó új dízelüzemű gépjárművek esetében.

13 Az eltérés iránti kérelme alátámasztására a Holland Királyság kifejtette, hogy a por koncentrációjának az 1999/30 irányelvben meghatározott határértékeit a területének számos részén túllépték. Emellett az értesítő tagállam úgy ítélte meg, nem tud a közösségi kötelezettségeinek a megadott határidőben eleget tenni, jóllehet az 1999/30 irányelv kötelezte a por koncentrációjának csökkentéséhez szükséges valamennyi intézkedés elfogadására.

14 A Holland Királyság hangsúlyozta, hogy a por súlyos gondot jelent számára az ország nagy demográfiai sűrűsége és az infrastruktúra más európai államokhoz képest magasabb szintű koncentrációja miatt, ami magasabb szintű egy km^2-re eső porkibocsátást eredményez. A lakosok az autóforgalom lakóövezethez való közvetlen közelségének és az intenzív termőföld hasznosításnak köszönhetően nagymértékben ki vannak téve a szennyezésnek. Ez a szempont rendkívüli jelentőségű Hollandia számára a forgalomnak az ország számos régiójában megfigyelhető intenzitására tekintettel. A közúti eredetű porkibocsátás jelentős részének a városi térségekre koncentrálódása és a lakóövezetek porkibocsátásának kimagasló szintje emellett azt eredményezi, hogy a lakók jelentős része ki van téve a dízelüzemű gépjárművek kipufogógázában található rendkívül káros koromnak.

15 A Holland Királyság előterjesztette továbbá, hogy a területén jelentős mértékű külföldi eredetű szennyezés is jelen van, mivel az emberi tevékenységből származó por koncentrációja 45%-ának két harmada külföldről származik. Ebből következik, hogy az átlagos nemzeti porkoncentrációnak csak 15%-át lehet nemzeti környezetvédelmi normákkal szabályozni.

16 Végül a Holland Királyság azt állította, hogy fokozott elsőbbséget biztosít a személygépkocsik és haszongépjárművek által előidézett porkibocsátás csökkentésének. A Holland Királyság ugyanis kiemelten kezeli e gépjárművek kibocsátásának csökkentését, amely szerinte a közúti eredetű kibocsátás 70%-áért felelős. Az értesítő tagállam kifejtette, hogy a területén olyan mértékben nőtt a dízelüzemű autók száma, amelyet a 98/69 irányelv kidolgozása idején még nem láthattak előre.

17 A bejelentett eltérést tartalmazó intézkedés szerves részét képezi a közúti közlekedésre és kevésbé szennyező járművek és üzemanyagok támogatására irányuló

szabályozásnak. Az intézkedést a 2006. december 31-ét követően először forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik és haszongépjárművek esetében kellett volna alkalmazni.

18 A rendelettervezet konkrét következményeként a dízelkoromban található por mennyiségét csökkentő szűrőt kellett volna beszerelni, amit azonban nem kellett volna alkalmazni az Európai Unió más tagállamában nyilvántartásba vett járművek esetében.

19 A rendelettervezettel elfogadott szigorúbb kibocsátási norma semmiben nem változtatta volna meg sem az érintett gépjárműtípusok típus-jóváhagyási eljárását, sem a más tagállamokban EK-típusjóváhagyást szerzett gépjárművek nyilvántartásba vételi feltételeit.

20 Azonban a rendőrség és az érintett járművek rendszeres ellenőrzésével megbízott szervek a rendelet hatálybalépését követően ellenőrizhetnék, hogy a személygépkocsi vagy a könnyű haszongépjármű be tudja-e tartani az 5 mg/km-es új határértéket.

21 2005. november 23-i levelében a Bizottság visszaigazolta a holland kormány értesítésének átvételét, és tájékoztatta utóbbit, hogy az EK 95. cikk (6) bekezdése alapján az eltérés iránti kérelmekről való határozathozatalra vonatkozóan rendelkezésére álló hathónapos határidő 2005. november 5-én, az értesítés kézhezvételét követő napon megkezdődött.

22 A 96/62 irányelv alapján a 2004-es évre vonatkozóan elkészített, a hollandiai levegőminőséget értékelő jelentést 2006. február 8-án közölték a Bizottsággal, amelyet az 2006. február 10-én vett nyilvántartásba.

23 2006. március 10-i levelükben a holland hatóságok tájékoztatták a Bizottságot a Milieu- en Natuurplanbureau (holland környezetértékelési ügynökség, a továbbiakban: MNP) által 2006 márciusában készített „Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek" (a por problémájának terjedelmére vonatkozó új tájékoztatás) című jelentés létezéséről.

24 A Bizottság a holland hatóságok által előterjesztett érvek vizsgálata céljából tudományos és műszaki véleményt kért a Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuur-wetenschappelijk onderzoek (alkalmazott tudományos kutatás hollandiai szervezete, a továbbiakban: TNO) által koordinált tanácsadói konzorciumtól.

25 Ez a szervezet 2006. március 27-én nyújtotta be a jelentését a Bizottsághoz.

26 A Holland Királyság által az [EK] 95. cikk [...] (5) bekezdése alapján bejelentett, dízelüzemű járművek részecskekibocsátásának [helyesen: porkibocsátásának] határértékeit meghatározó nemzeti rendelkezésekről szóló, 2006. május 3-i 2006/372/EK határozattal (HL L 142., 16. o., a továbbiakban: határozat) a Bizottság elutasította az értesítésben szereplő rendelettervezetet azzal az indokkal, hogy „a Holland Királyság nem bizonyította a 98/69 irányelvre tekintettel sajátos probléma létezését" és „az értesítésben szereplő intézkedés nem állt arányban az elérni kívánt céllal".

Az eljárás és a felek kérelmei

27 A 2006. július 12-én benyújtott keresetlevéllel a Holland Királyság a határozat ellen megsemmisítés iránti keresettel élt. A Holland Királyság ugyanazon a napon az Elsőfokú Bíróság eljárási szabályzatának 76a. cikke alapján gyorsított eljárás iránti kérelmet nyújtott be.

28 A Bizottság 2006. augusztus 8-án benyújtotta a gyorsított eljárás iránti kérelemre vonatkozó észrevételeit, 2006. október 6-án pedig az ellenkérelmét.

29 Az Elsőfokú Bíróság (negyedik tanács) a 2006. október 26-i határozatával helyt adott a gyorsított eljárás iránti kérelemnek.

30 A felek szóbeli előadásait és szóbeli kérdésekre adott válaszait a 2007. március 29-i tárgyaláson hallgatták meg.

31 A holland kormány azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

– semmisítse meg a határozatot;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

32 A Bizottság azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

– utasítsa el a keresetet;

– a felperest kötelezze a költségek viselésére.

Indokolás

33 A holland kormány kifejti, hogy a határozat ellentétes az EK 95. cikk alapszabályaival és az EK 253. cikkben szereplő indokolási kötelezettséggel először is, mivel figyelmen kívül hagyja a 98/69 irányelv elfogadását követően Hollandiában megjelent sajátos probléma létezését, mindezt anélkül, hogy megvizsgálná az érintett tagállam által nyújtott releváns adatokat, másodsorban, mivel az értesítésben szereplő rendelettervezet a határozat szerint nem áll arányban a Holland Királyság által elérni kívánt célokkal és harmadszor, mivel a határozat az értesítésben szereplő projekt vizsgálata során figyelembe veszi a nemzetközi jogi hátteret.

34 A hollandiai sajátos probléma létezését illetően a holland kormány két szempontból vitatja a határozatot. Egyrészt a Bizottság tévesen tagadta a hollandiai levegőminőség sajátos problémájának létezését. Másrészt a Bizottság – anélkül, hogy azt megmagyarázta volna – elmulasztotta figyelembe venni a probléma sajátosságának értékelése során a holland hatóságok által szabályszerűen közölt dokumentumokat, ezáltal megsértve mind a gondossági kötelezettségét, mind a határozatok indokolására vonatkozó kötelezettségét.

35 Először is meg kell vizsgálni a keresetlevél érvelésének azon probléma sajátosságára vonatkozó második részét, amellyel a Holland Királyság – álláspontja szerint – szembesül.

A gondosság hiányáról és az indokolási kötelezettség megsértéséről, amelyek a hollandiai környezeti levegő minősége problémája sajátosságának értékelését feltehetőleg érvénytelenné tették

A felek érvei

36 A holland kormány álláspontja szerint a Bizottság nem teljesítette a gondossági kötelezettségét, mivel anélkül, hogy azt megmagyarázta volna, elmulasztotta figyelembe venni a holland kormány által a határozat elfogadását megelőzően határidőben elküldött releváns adatokat.

37 Ellentétben azzal, amit a Bizottság a határozat 41. pontjában állít, a Bizottság rendelkezett a 2004-es év esetében Hollandiára vonatkozó releváns adatokkal.

38 Ha a Bizottság tiszteletben tartotta volna a gondossági kötelezettségét, és figyelembe vette volna ezeket a friss információkat, akkor azt kellett volna megállapítania, hogy a 98/69 irányelv elfogadását követően egy sajátos probléma alakult ki Hollandiában.

39 A Bizottság elismeri, hogy a határozat 41. pontjában tett állításával ellentétben a határozat elfogadása előtt a Holland Királyság valóban hivatalosan benyújtotta a 2004-re vonatkozó jelentését. Ebből azonban egyáltalán nem következik az iratok vizsgálata terén a gondosság hiánya.

40 A Holland Királyság ezt a jelentést állítólag több mint négy hónappal a 96/62 irányelv 11. cikke (1) bekezdésének a) pontjában megszabott határidő leteltét követően nyújtotta be. A nemzeti intézkedésről való 2005. november 2-i értesítés tehát nem ezekre az adatokra utal.

41 A Bizottság kérte, hogy a Holland Királyság ezeket az információkat a lehető leghamarabb közölje vele, és azokat a kézhezvételt követően továbbította a TNO-nak arra kérve ez utóbbit, hogy vegye azokat figyelembe a Holland Királyság által benyújtott eltérés iránti kérelemről tett jelentésében.

42 A Holland Királyság 2004-es évre vonatkozó hatástanulmánya állítólag figyelembevételre került a TNO tanulmányában és a határozat indokolásában.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

43 A TNO rámutat arra, hogy a jelentésének 29. oldalán, amelyre a Bizottság – nem vitatottan – a határozatot alapozta, és amelynek megállapításait és következtetéseit a holland kormány nem kérdőjelezte meg, hogy „a 2004-es évre még nem lehet elvégezni az összehasonlítást [...], mivel a 2004-es adatok vizsgálata késik amiatt, hogy számos tagállam, köztük a Holland Királyság késve közölte az információkat."

44 A határozatban a hollandiai környezeti levegő minőségének sajátosságára vonatkozóan kifejtettekből mindazonáltal az következik, hogy a holland hatóságok által benyújtott legutolsó adatokat belefoglalták a TNO jelentésébe. A TNO e dokumentum 29. oldalán (hivatkozás fent) kifejti többek között:

„A Holland Királyság által a 2004-es túllépéssel kapcsolatban közölt előzetes adatok a 2003-ashoz képes eltérő helyzetet mutatnak. Valamennyi övezetben megállapítható, hogy a PM_{10} a tűréshatár megnövelt határértékeit legalább egy esetben túllépte."

45 Ezenkívül a TNO a jelentésének 29. oldalán és a Bizottság a határozatának 41. pontjában megismétli az MNP 2006. márciusi jelentésének bizonyos (hivatkozás fent) megállapításait.

46 Végül, ahogyan az a határozat 42. pontjából következik, szintén a holland kormány által továbbított és az MNP jelentésében található új információkra tekintettel nem fogadta el a Bizottság az 1999/30 irányelvben meghatározott porkoncentrációs határértékeknek a Holland Királyság általi tiszteletben tartására vonatkozó sajátos probléma létezésének bizonyítottságát.

47 E körülmények között a Bizottságnak nem lehet felróni azt, hogy a határozat elfogadása előtt elmulasztotta megvizsgálni a holland kormány által részére továbbított friss adatokat.

48 Ebből szükségszerűen következik, hogy a Bizottságnak azt sem lehet felróni, hogy elmulasztotta megjelölni ennek az állítólagos mulasztásnak az indokait.

49 A gondossági kötelezettség és az indokolási kötelezettség Bizottság általi megsértésére alapított érveket tehát nem lehet elfogadni.

A hollandiai környezeti levegő minősége tekintetében fennálló probléma sajátos jellege elfogadásának a Bizottság általi megtagadásáról

Bevezető megjegyzések

50 Az EK 95. cikk (5) bekezdésére hivatkozó tagállamra hárul annak bizonyítása, hogy e rendelkezés alkalmazási feltételei teljesültek (az Elsőfokú Bíróság T-366/03. sz., Land Oberösterreich és Ausztria kontra Bizottság ügyben 2005. október 5-én hozott ítélet [EBHT 2005., II-4005. o.] 63. pontja; lásd még az EK 95. cikk (4) bekezdésével való analógia alapján a Bíróság C-3/00. sz., Dánia kontra Bizottság ügyben 2003. március 20-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-2643. o.] 84. pontját).

51 Az eltérés iránti kérelmében a Holland Királyság azt hangsúlyozva igazolta az értesítésben szereplő nemzeti intézkedést, hogy a környezeti levegő minősége a területének számos régiójában nem felel meg az 1999/30 irányelvben meghatározott normáknak, és hogy különösen az e jogszabályban meghatározott porkoncentrációs határértékeket lépték túl számos övezetben, jóllehet a tagállamok kötelesek a porkoncentráció csökkentésére irányuló minden intézkedést elfogadni.

52 A Holland Királyság azt is előterjesztette, hogy ésszerűen nem várhatja meg az Euro 5 rendeleti javaslat hatálybalépését, amely a szóban forgó dízelüzemű gépjárművek által kibocsátott por jelenlegi, a 98/69 irányelvvel meghatározott 25 mg/km határértékét 5 mg/km-re csökkenti, és nemzeti szintként előzetesen be kívánja vezetni ugyanezekre a járművekre az 5 mg/km határértéket.

53 A keresetének megalapozása érdekében a Holland Királyság feladata tehát annak bizonyítása, hogy a Bizottság a határozatban hibásan tartotta nem bizonyítottnak, hogy az 1999/30 irányelvben meghatározott porkoncentrációs határértékeknek a holland területen tapasztalt túllépése olyan sürgős szükséghelyzetet teremtett, amely ezt a túllépést megkülönbözteti a többi tagállamban megállapítottól.

54 Erre tekintettel a holland kormány felrója a Bizottságnak, először, hogy hibásan alkalmazta az EK 95. cikk (5) bekezdésében szereplő, a környezetvédelemi probléma sajátossági szempontját, másodszor, hogy tévesen ítélte meg a belvízi hajózás és a tengeri szállítás porkibocsátásának csökkentésére irányuló nemzeti intézkedések elfogadásának akadályait, harmadszor, hogy figyelmen kívül hagyta a határokon átnyúló szennyezést és végül negyedszer, hogy nem ismerte fel a hollandiai környezeti levegőben megállapított porkoncentrációs határértékek túllépésének rendkívüli súlyosságát.

A sajátossági szempont alkalmazásáról

– A felek érvei

55 A holland kormány mindenekelőtt azt rója fel a Bizottságnak, hogy a kérelmezett eltérés engedélyezését attól a feltételtől tette függővé, hogy a kérelme alátámasztásaként hivatkozott levegőminőségi probléma kizárólag Hollandiát érinti.

56 A Bizottság azon feltevését, amely szerint nem lehet elfogadni valamely tagállam sajátos problémájának létezését az EK 95. cikk (5) bekezdése alapján, amikor ugyanez a probléma valamely másik tagállamban is felmerül – a jelen esetben Belgiumban –, sem e rendelkezés megfogalmazása, sem a Bizottság korábbi gyakorlata nem alapozza meg. Egyebekben nehezen lehet értelmezni e kizárólagossági feltétel alkalmazhatóságát valamely határokon átnyúló szennyezéshez kapcsolódó környezetvédelmi probléma esetében.

57 A Bizottság ezzel ellentétben úgy véli, hogy egyáltalán nem követelte meg a Holland Királyságtól annak bizonyítását, hogy a hivatkozott levegőminőségi probléma kizárólag az ő területét érinti. A Bizottság a közölt nemzeti értékelő jelentések alapján összehasonlította Hollandia helyzetét az összes többi tagállam helyzetével, és arra következtetett, hogy Hollandia nem szembesült az 1999/30 irányelvben meghatározott porkoncentráció és a 98/69 irányelv szerinti motoros járművekből származó por határértékének túllépésére vonatkozó sajátos problémával.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

58 Az EK 95. cikk (4)–(7) bekezdése a tagállamokra és a Bizottságra ruházza a közös piac létrehozása vagy megfelelő működése érdekében elfogadott harmonizációs intézkedések alkalmazásától való eltérés hatáskörét, amennyiben a környezet vagy a munkakörnyezet védelme az ilyen eltérést szükségessé teszi.

59 Azokon a területeken, ahol már elfogadtak harmonizációs intézkedést, a tagállamnak az ilyen célú nemzeti rendelkezések bevezetéséhez az EK 95. cikk (5) bekezdése alapján igazolnia kell, hogy a nemzeti rendelkezések új tudományos bizonyítékokon alapulnak, és az adott tagállamra jellemző olyan problémára reagálnak, amely a harmonizációs intézkedés elfogadása után merült fel.

60 Ez a védzáradék jellegű rendelkezés a közös piac szervezetének kiigazítását képezi, amelyet a Közösségben az emberek élet és munkakörülményeinek javítása céljából vezettek be, amely a Szerződésnek ugyanolyan alapvető célja, mint a jogszabályok harmonizálása.

61 A rendelkezés különösen azokra az esetekre vonatkozik, amikor valamely tagállam teljes területén vagy annak valamely részén olyan új jelenség merül fel, amely hátrányosan befolyásolja a környezetet vagy a munkakörnyezetet, amelyet nem lehetett figyelembe venni a harmonizált szabályok kidolgozása során, és amelyet nemzeti szinten azonnal orvosolni kell a közösségi szabályozás módosításának bevárása nélkül. A közösségi szabályozás módosítása ugyanis alkalmatlan lehet a megállapított probléma megoldására vagy a jelenség tisztán helyi jellege vagy annak sajátos helyi megnyilvánulása, amelyek összeegyeztethetetlenek az új harmonizált szabály megtárgyalásával és annak hatálybalépésével járó késedelemmel.

62 A közösségi harmonizációs intézkedés elfogadását követően felmerülő sajátos tagállami problémára való hivatkozással az EK 95. cikk (5) bekezdése kizárja tehát azt a lehetőséget, hogy annak alapján a harmonizált szabálytól eltérő nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el azért, hogy szembeszálljanak a Közösségben jelen lévő, általános jelleggel felmerülő környezeti kockázattal.

63 Minden olyan probléma általános jellegű, azaz nem az adott tagállamra jellemző az EK 95. cikk (5) bekezdése értelmében, amely összességében hasonló módon jelentkezik valamennyi tagállamban, és ebből következően olyan jellegű, hogy közösségi szinten harmonizált módon oldható meg.

64 Az EK 95. cikk (5) bekezdésének helyes értelmezése érdekében a probléma nemzeti sajátosságának követelményét lényegében a helyi szinten felmerült nehézségek megfelelő megoldására alkalmazható szabályok közösségi harmonizációjának alkalmassága vagy alkalmatlansága szemszögéből kell vizsgálni, mivel a megállapított alkalmatlanság indokolja a nemzeti intézkedések bevezetését.

65 A holland kormány tehát helyesen terjesztette elvileg elő, hogy a releváns rendelkezés értelmében ahhoz, hogy valamely probléma a tagállamra jellemző legyen, nem szükséges, hogy csak ezen egyetlen tagállam területén fennálló környezeti kockázatból eredjen. Az általános kockázat megvalósulásának összefüggésében ugyanis az előző pontokban hivatkozott esetekben a helyi sajátosságok sajátos problémának minősülhetnek.

66 Az azonban nem következik az iratokból, hogy a Bizottság a jelen esetben a környezetvédelmi problémák EK 95. cikk (5) bekezdésében szereplő nemzeti sajátosságának fogalmát arra az esetre korlátozta volna, amikor e problémák az értesítő tagállam területén fordulnak elő.

67 Ahogyan a holland kormány maga is rámutat a keresetlevél 34. pontjában, a Bizottság kifejezetten elfogadta a határozat 41. pontjában, hogy az éves nemzeti értékelő jelentések szerint Hollandiában 2003-ban nem voltak különösen jelentős túllépési problémák olyan másik tagállamokkal összehasonlítva, mint például Belgium, Ausztria, Görögország, a Cseh Köztársaság, Litvánia, Szlovénia és Szlovákia.

68 A TNO ezenkívül a jelentésének 31. pontjában rámutat arra, hogy a közúti szállítás nyilvánvalóan a por egyik döntő forrását képezi Hollandiában, de Hollandia ebben a tekintetben érzékelhetően nem különbözik olyan másik tagállamoktól, mint Belgium, Dánia, Franciaország, Németország és az Egyesült Királyság.

69 A TNO megjegyzi továbbá, hogy a dízelüzemű személygépkocsik százalékaránya más tagállamokkal összehasonlítva Hollandiában nem magas.

70 Végül a Bizottság úgy véli a határozat 42. pontjában, hogy egyáltalán nem tűnik bizonyosnak, hogy a Holland Királyság a többi tagállamhoz képest az 1999/30 irányelvben meghatározott határértékek betartására vonatkozó sajátos problémával állna szemben.

71 Nem tartható tehát fenn, hogy a Bizottság annak bizonyítását követelte meg a Holland Királyságtól, hogy az eltérés iránti kérelme indokolására hivatkozott környezeti levegő minőségének problémája kizárólag a holland területet érinti.

72 A holland kormánynak a sajátossági szempont értelmezésére vonatkozó érvelését ténybeli hiba miatt el kell tehát vetni.

A belvízi hajózás és a tengeri szállítás porkibocsátásának csökkentésére irányuló nemzeti intézkedések elfogadási akadályai figyelmen kívül hagyásáról

– A felek érvei

73 A holland kormány ezt követően felrója a Bizottságnak, hogy az értesítésben szereplő rendelettervezetét csak azzal a feltétellel tartotta jóváhagyhatónak, ha a hollandiai környezeti levegőben megállapított porkoncentrációs határértékek túllépése nagyobb részben a dízelüzemű közúti gépjárművek porkibocsátásából származik.

74 A Bizottság így megfeledkezik arról, hogy a Holland Királyság egy alapos tanulmány végén arra következtetett, hogy a belvízi hajózás és a tengeri szállítás porkibocsátása problémájának kezelésére rendelkezésére álló eszközök korlátozottak, sőt nem léteznek.

75 Az e két szállítási módból származó porkibocsátásra vonatkozó európai és nemzetközi szabályozásból eredő kényszerítő körülmények jelentették a holland kormány nemzeti szintű cselekvési lehetőségeit korlátozó tényezőket. A Rotterdamhoz hasonló nagy kikötők jelenléte tovább erősítette Hollandia e sajátos problémájának kiélezettségét.

76 A Bizottság ezzel ellentétben úgy véli, hogy annak megállapítására szorítkozott, hogy a Holland Királyság nem bizonyította, hogy a 98/69 irányelv hatálya alá tartozó motoros járművekből származó por kibocsátásával kapcsolatos sajátos problémája lenne. A Bizottság mindössze azt állapította meg, hogy még ha a belvízi hajózás és a tengeri szállítás jóval nagyobb mértékben termel is port az egyik tagállamban, mint a többi tagállamban, és ha ebben a tagállamban az új járműveknek csak 25%-a dízelüzemű, akkor sem bizonyított, hogy a porkoncentrációt ezen autók egy része esetében a 98/69 irányelvben jóváhagyott porszűrő hiánya okozza.

77 A holland kormány az eltérés iránti kérelmében nem fejtette ki a közösségi jogi és a nemzetközi jogi kötelezettségeire alapított érvét. Ezenkívül ez az igény azon tarthatatlan feltevésnek a védelmére irányul, amely szerint ha a nemzetközi jogi kötelezettségek megakadályoznak valamely tagállamot bizonyos intézkedések elfogadásában, akkor a Bizottságnak az EK 95. cikk alapján meghozott harmonizációs szabályoktól való eltérést attól függetlenül el kell fogadnia, hogy teljesültek-e az e rendelkezés (5) és (6) bekezdéseinek követelményei, vagy sem.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

78 Az Elsőfokú Bíróság először is rámutat arra, hogy az a kérdés, hogy az értesítésben szereplő rendelettervezet alkalmas-e a Hollandiában a környezeti levegő porkoncentrációjának – mindössze a bizonyos dízelüzemű közúti gépjárművek által kibocsátott por mennyiségének csökkentése útján megvalósuló – csökkentésére, inkább az értesítésben szereplő nemzeti intézkedésnek a másik két porkibocsátási forrás – a belvízi hajózás és a tengeri szállítás – tekintetében elképzelhető beavatkozási módokhoz képest fennálló arányossága ellenőrzésének körébe tartozik, mint a probléma sajátossága ellenőrzésének körébe.

79 Mindenesetre és másodszor a holland kormány esetében nem fogadható el az olyan nemzetközi jogi és közösségi jogi kötelezettségekre való hivatkozás, amelyek megakadályozhatják a belvízi hajózás és a tengeri szállítás porkibocsátásával felmerülő probléma kezelését, mivel arra a holland kormány nem hivatkozott az eltérés iránti kérelmében.

80 A bejelentett állami támogatások jóváhagyásához hasonlóan a tagállam számára a közösségi harmonizációs intézkedésektől való eltérés engedélyezése az EK 95. cikk (5) és (6) bekezdése alapján csak a nemzeti intézkedésnek a Bizottsághoz benyújtott változatára vonatkozhat (lásd ebben az értelemben a T-37/97. sz., Forges de Clabecq kontra Bizottság ügyben 1999. március 25-én hozott ítéletének [EBHT 1999., II-859. o.] 100. pontját).

81 Végül harmadszor, a holland kormány érve ténybeli hibában szenved. A holland kormány állításával ellentétben a Bizottság az értesítésben szereplő intézkedés jóváhagyását nem tette függővé attól a feltételtől, hogy a hollandiai környezeti levegőben megállapított porkoncentrációs határértékek túllépése nagyobb részben a dízelüzemű motorral felszerelt közúti járművek porkibocsátásából származzon.

82 Ahogyan a határozat 40. és 43. pontjából következik, a Bizottság ezzel ellentétben annak megállapítására szorítkozott, hogy másik tagállamokhoz képest a Holland Királyság esetében egyértelműen magasabb a belvízi hajózásból és a tengeri szállításból származó porkibocsátás, és a dízelüzemű közúti járművek százalékaránya a Holland Királyságban érzékelhetően alacsonyabb az Európai Unió átlagánál, ezért kétségbe vonható a dízelüzemű járműveknek a 98/69 irányelv hatálya alá tartozó porkibocsátására vonatkozóan a Hollandiában felmerült sajátos probléma létezése.

83 Nem tűnik tehát úgy, hogy a Bizottság az értesítésben szereplő intézkedés jóváhagyásának lehetőségét mindenképpen attól a feltételtől tette függővé, hogy a hollandiai környezeti levegőben megállapított porkoncentrációs határértékek túllépése nagyobb részben a dízelüzemű motorral felszerelt járművek porkibocsátásából származzon.

84 A holland kormány érvelése tehát nem megalapozott.

A Holland Királyság esetében a határokon átnyúló szennyezéssel szembeni fellépés lehetetlenségéről

– A felek érvei

85 A holland kormány azt állítja továbbá, hogy a cselekvési lehetőségének akadályát képezi az a tény, hogy helyzeténél fogva nem tud fellépni a nagymennyiségű, határokon átnyúló porral szemben.

86 A Bizottság válasza szerint az Európai Unió számos országában szintén jelentős a határokon átnyúló porkibocsátás aránya.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

87 Az a tény, hogy a Holland Királyság állítása szerint nem tud a külföldről származó por ellen fellépni, önmagában nem bizonyítja, hogy Hollandiának a környezeti levegő minőségére vonatkozó sajátos problémája lenne.

88 Ahogyan a TNO a jelentésében rámutat, a por legnagyobb része szinte meghatározásánál fogva külső eredetű az olyan országokban, mint Hollandia, amelyek földrajzilag kis kiterjedésűek, és ahol a kis távolságra elhelyezkedő szennyezési források külföldinek minősülnek, jóllehet azok belső eredetűnek minősülnének valamely földrajzilag nagy kiterjedésű országban.

89 Egyébként hallgatólagosan a holland kormány is elismeri, hogy a határokon átnyúló szennyezés meghatározásánál fogva nem lehet egy tagállam sajátossága, amennyiben azt állítja, hogy a kizárólagosság szempontja – amelynek szabálytalan elfogadását felrója a Bizottságnak – nehezen összeegyeztethető a szennyezésnek a természetéből eredően határokon átnyúló jellegével.

90 A tárgyaláson a holland kormány hangsúlyozta, hogy Hollandia valóban szembesül a földrajzi helyzetéből eredő sajátos levegőminőségi problémával.

91 A holland kormány azonban egyáltalán nem bizonyította, hogy a határokon átnyúló porkibocsátás a hollandiai levegő minőségére olyan mértékben van hatással, hogy a porkibocsátás korlátozásának problémája a Közösség többi részétől eltér, és különleges nemzeti intézkedéseket igazol.

92 Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy az 1999/30 irányelvben megállapított normákra tekintettel kell megvizsgálni a 98/69 irányelvtől való eltérés iránti kérelme alátámasztására hivatkozott környezetvédelmi probléma sajátosságát. Márpedig az 1999/30 irányelv III. melléklete kizárólag a környezeti levegő porkoncentrációjának azon határértékeit állapítja meg, amelyeknek a tagállamoknak a jelenlévő por eredete figyelembevétele nélkül kell megfelelniük.

93 Az Elsőfokú Bíróság tehát nem tarthatja bizonyítottnak, hogy a holland területen kívül kibocsátott por hozzájárulása az e terület környezeti levegőjében lévő por koncentrációjához Hollandia esetében önmagában ezen ország sajátos levegőminőségi problémájának minősül az EK 95. cikk (5) bekezdése értelmében.

94 A holland kormány érvét tehát nem lehet elfogadni.

A hollandiai környezeti levegőben megállapított porkoncentráció határértékei esetében a túllépések rendkívül súlyos jellegének el nem ismeréséről

– A felek érvei

95 A holland kormány felrója a Bizottságnak, hogy az tagadta a 2004-ben Hollandia valamennyi övezetében és agglomerációjában megállapított túllépések rendkívül

súlyos jellegét az 1999/30 irányelvben rögzített, 2005. január 1-jétől hatályos tűréshatár megnövelt határértékét a napi porkoncentráció vonatkozásában.

96 A TNO jelentése szerint a Holland Királyság által közölt előzetes adatokból kitűnik, hogy a porkoncentráció tűréshatár megnövelt határértékeket legalább egyszer túllépték.

97 Az MNP 2006-os jelentésében – annak 11. oldalán – valóban rámutat arra, hogy Hollandiában a korábbi feltételezéseknél alacsonyabb a por szintje. Ez az állítás azonban annak ellenére sem tulajdonítható a holland kormánynak, hogy az MNP a holland kormányhoz tartozó ügynökség.

98 Mindenesetre az MNP megállapításai egyáltalán nem kérdőjelezik meg a porkoncentráció határértékei túllépésének sajátosságát az 1999/30 irányelv által meghatározott maximális érték vonatkozásában, ahogyan az e hatóság jelentésének 3. oldalából kitűnik.

99 A tárgyalás során a holland kormány felrótta még a Bizottságnak, hogy nem vette figyelembe a Hollandiára jellemző sajátos tényezőket, amelyek a népsűrűségből, a forgalom intenzitásából és a településeknek a közutak mentén való elhelyezkedéséből tevődnek össze.

100 A Bizottság azzal válaszol, hogy a TNO jelentéséből következően Hollandiának 2003-ban nem voltak rendkívül jelentős határérték-túllépései olyan más tagállamokkal összehasonlítva, amelyek közül egyesekben – Hollandiával ellentétben – minden övezetben túllépésekről számoltak be.

101 A Bizottság hozzáfűzi, hogy a 2004-es évre vonatkozó valamennyi nemzeti értékelő jelentés megerősíti a környezeti levegő minősége sajátos problémájának hiányát Hollandiában. A Holland Királyság értékelő jelentése azért tartalmazott 2003-hoz képest több túllépést, mert az ez utóbbi évre vonatkozó jelentés kizárólag méréseken alapult, míg a 2004-es jelentés részben modellezett számításokon alapult. Ezenkívül az irányelvekben rögzített határokat oly módon csökkentették, hogy 2004-ben a túllépések számának növekedése Hollandiában önmagában biztosan nem járt azzal, hogy ennek az országnak sajátos levegőminőségi problémája lett volna.

102 A 2006. márciusi MNP jelentés szerint, amely azért hozható fel a Holland Királysággal szemben, mert azt az eltérés iránti kérelem alátámasztására hivatalosan benyújtották, a korábbi hollandiai porkibocsátást 10–15%-al túlbecsülték. Nem volt bizonyos, hogy másik tagállamokkal összehasonlítva a Holland Királyságnak olyan sajátos problémája lett volna, amely megakadályozta volna a 1999/30 irányelv betartásában.

103 A por egészségre gyakorolt lehetséges hatásainak állandósága nem minősül Hollandia sajátos problémájának. Az MNP ráadásul megjegyzi, hogy a pornak való hosszú távú expozíció egészségre gyakorolt hatása a korábbi becsléseknél körülbelül 10–15%-al alacsonyabb.

104 Ebből következően nemcsak a Holland Királyságnak, illetve nemcsak a Holland Királyságnak és a Belga Királyságnak, hanem számos tagállamnak szintén nehézségei vannak az 1999/30 irányelvben rögzített porkoncentrációs határértékek betartásával, és a Holland Királyság levegőminőségi problémája más tagállamokhoz képest különösebben nem jelentős, sőt azok valószínűleg kevésbé jelentősek nevezetesen a Belga Királyság problémáinál.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

105 Az bizonyos és nem vitatott, hogy a dízelüzemű gépjárművek porkibocsátásának problémája kiélezett, és az közösségi szinten megfelelő rendeleti intézkedéseket indokol. Az szintén nem vitatott, hogy a Holland Királyság által bejelentett nemzeti intézkedés arra irányul, hogy a területén a harmonizált szabályokba előzetesen bevezessen egy tárgyalási szakaszban lévő rendeleti javaslatban szereplő porkibocsátási határértéket (lásd a fenti 52. pontot).

106 Az ilyen eljárási mód főszabály szerint nem összeegyeztethetetlen az EK 95. cikk (5) bekezdésével, amennyiben az érintett tagállam megállapítja, hogy az új harmonizált rendelkezés esetleges hatálybalépéséhez szükséges határidő e tagállam területének egy részén vagy egészén rendkívüli problémákat okoz, amelyek őt más tagállamoktól megkülönböztetik, és amelyek előzetes intézkedést tesznek szükségessé.

107 Ebben a tekintetben az iratokból nem tűnik ki, hogy az 1999/30 irányelvben rögzített porkoncentráció határértékeinek Hollandiában tapasztalt túllépése a többi tagállamban megállapított túllépéshez képest nem olyan kiélezett jellegű, hogy az az értesítő tagállam sajátos környezeti levegőjének minőségére vonatkozó problémának minősülhetne.

108 Az MNP a „Beoorderling van het prinsjedagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005" (Az intézkedéscsomag értékelése a költségvetés előterjesztésének napján – A levegőminőség javítása érdekében tett lépések 2005) című tanulmánya – amelynek a holland kormánnyal szembeni felhívása nem kérdőjelezhető meg, mivel az a kormány egyik minisztériumához tartozó szervtől származik (a Bíróság 249/81. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 1982. november 24-én hozott ítéletének

[EBHT 1982., 4005. o.] 15. pontja) és amelyet a keresetlevélhez mellékletként is csatoltak – kifejti, amint arra a Bizottság egy előrehaladási jelentésben rámutatott, hogy a porkoncentráció határértékeit már 2001-ben számos európai városban túllépték.

109 Ezenkívül a 2004-es évre vonatkozóan a levegőminőség értékelésére vonatkozó nemzeti jelentések alapján elkészített jegyzékből következik, hogy Hollandia része annak az öt tagállamból álló csoportnak, amelynek valamennyi övezetében magasabb porkoncentrációt jegyeztek fel az 1999/30 irányelvben rögzített napi tűréshatár megnövelt határértékénél, míg egyébként öt másik tagállamban az övezeteik több mint 50%-ában lépték túl ezeket az értékeket.

110 A Holland Királyságnak a 2004-es évre vonatkozó értékelő jelentése a rámutat, hogy a környezeti levegő minőségére vonatkozóan a területükön elvégzett értékelések eredményeinek elemzése a levegő minőségének javulását mutatja a 2003-as évhez képest, amely mindenekelőtt a porra vonatkozik, noha a jelentés ezt a javulást az időjárási körülményeknek a 2004-es évben az előző évhez képest való megváltozásának tulajdonítja.

111 Az MNP ezenkívül „Az intézkedéscsomag értékelése a költségvetés előterjesztésének napján – A levegőminőség javítása érdekében tett lépések 2005" című tanulmányában rámutat arra, hogy a Hollandián kívüli európai országoknak szintén nehézségeik vannak a porkoncentráció európai határértékeinek teljesítése terén.

112 Ahogy arra rámutat egyrészt az MNP, az értesítésben szereplő rendelettervezet vizsgálati eljárása során a holland kormány által 2006 márciusában készített jelentésében, másrészt a Bizottság, anélkül, hogy ebben a kérdésben álláspontját cáfolnák, a határozat (41) preambulumbekezdésében a porkoncentráció szintje Hollandiában a korábbi feltételezéseknél 10–15%-al alacsonyabb.

113 Az MNP szerint azoknak az övezeteknek a száma, ahol 2010-re várható az átlagos napi koncentráció határértékeinek túllépése, több mint a felével csökkent a korábbi értékelésekhez képest, és a pornak való hosszú távú expozícióra és ennek az egészségre gyakorolt hatására vonatkozó korábbi becslések adatai körülbelül 10–15%-al alacsonyabbak.

114 Ahogyan a Bizottság a határozat 41. pontjában megjegyzi, az MNP azt is elfogadja, hogy azoknak az övezeteknek a száma, ahol túllépik az átlagos napi porkoncentráció közösségi határértékeit, a 2005-ös érték felére csökken 2010-ben, és a 2010-es érték felére csökken 2015-ben.

115 Végül, azonkívül, hogy azok nem szerepelnek az 1999/30 irányelv szempontjai között, nem bizonyították, hogy a népsűrűség, a közúti forgalom intenzitása Hollandia számos övezetében és a településeknek a közúti útvonalak mentén való elhelyezkedése e tagállam számára az EK 95. cikk (5) bekezdése értelmében olyan környezetvédelmi problémának minősül, amely Hollandiát érzékelhetően egyedivé teszi az Európai Unió többi régiójához képest.

116 Ebben a tekintetben a TNO az Európai Uniónak a Benelux államok, az Egyesült Királyság középső része és Németország nyugati része által alkotott részében megállapított porkibocsátás magas szintjét a nagy népsűrűségnek és a szennyező tevékenységeknek tulajdonítja, amelyek között a közúti forgalom is szerepel.

117 A holland kormány tehát nem bizonyította a területén jelentkező sajátos problémák létezését, amelyek szükségessé teszik a tárgyalási szakaszban lévő új harmonizált szabályok előzetes alkalmazását.

118 Nem lehet tehát megállapítani, hogy a Bizottság tévedett akkor, amikor az értesítő tagállam azon problémáját, amely a környezeti levegő porkoncentrációjának az 1999/30 irányelv rögzített határértékeinek betartására vonatkozott, nem tekintette sajátosnak.

119 Mivel az EK 95. cikk (5) bekezdése együttes feltételeket határoz meg, elegendő ha e feltételek egyike nem teljesül, hogy az eltérés iránti kérelmet elutasítsák (a Bíróság C-512/99. sz., Németország kontra Bizottság ügyben 2003. január 21-én hozott ítéletének [EBHT 2003., I-845. o.] 81. pontja és a Land Oberösterreich és Osztrák Köztársaság kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [hivatkozás fent] 69. pontja).

120 Mivel a holland kormánynak nem sikerült bizonyítania, hogy e feltételek bármelyike teljesült volna, meg kell állapítani, hogy a bejelentett nemzeti rendelkezéseket a Bizottságnak el kellett utasítania.

121 E körülmények között a keresetet – mint megalapozatlant – el kell utasítani anélkül, hogy a felperesnek a határozattal szemben emelt egyéb kifogásait vizsgálni kellene.

A költségekről

122 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján az Elsőfokú Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

123 Jelen esetben a Holland Királyságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell az eljárás során a saját és a Bizottság részéről felmerült költségek viselésére.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (negyedik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A keresetet elutasítja.

2) A Holland Királyságot kötelezi a költségek viselésére.

Legal Wiszniewska-Białecka Moavero Milanesi

Kihirdetve Luxembourgban, a 2007. június 27-i nyilvános ülésen.

E. Coulon H. Legal

hivatalvezető elnök